HEFT 13 / BERLIN, 8. AUGUST 1939

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Der Adler

JAPAN

Erste Luftmacht in Fernost

Oh,

Wie oft haben wir schon gestöhnt, wenn wir auf dem Flugplatz nicht so durften wie wir wollten! Wie oft waren uns die Männer von der Luftaufsicht bei irgendwelchen Anlässen im Flughafen oder auf irgendeinem Fluggelände im Wege — glaubten wir jedenfalls. Vielleicht haben wir auch einmal geschimpft, wenn wir noch einmal über den ganzen Platz zur Luftaufsichtswache zurücklaufen mußten, weil wir vergessen hatten, unseren Start im Bordbuch beglaubigen zu lassen. Und dann wieder hinderten uns die Männer der Luftaufsicht daran, daß wir und manche anderen unter laufenden Propellern hindurchstürmten. Wir wären sonst in Gefahr geraten, schnellstens in den Himmel aller Unvorsichtigen befördert zu werden.

Da stehen sie in ihren Fliegeruniformen mit grünen Spiegeln auf dem Kragen und lassen die Flugzeuge starten oder nicht, beaufsichtigen das An- und Abrollen der Maschinen, heben mal die „Kelle" oder am Start selbst die eine oder andere Fahne und schießen mitunter aus Pistolen, die ihrem Format nach aus Mittelalter stammen könnten, irgendeinem Flugzeug eine bunte Kugel vor die Nase. So regeln sie den Verkehr zwischen Himmel und Erde. Das ist das Bild, das der Laie von ihnen bekommen muß, und das sich in der Karikatur zu dem in einer Freiballongondel am Himmel hängenden Verkehrspolizisten entwickelt hat. Andere wären über solche Karikaturen vielleicht böse, die Männer vom Reichsluftaufsichtsdienst (RLAD) aber freuen sich nur darüber. Sie wissen nur zu gut, daß sie längst zu Freunden nicht nur der Fliegerei, sondern der Flieger selbst geworden sind. Sie sind im besten Sinne des Wortes die Verkehrspolizisten des Luftraumes. Sie tragen die Verantwortung dafür, daß jeder, der ein Flugzeug oder ein anderes „Luftfahrzeug" himmelwärts steuern will, auch den richtigen (Flugzeug-)Führerschein besitzt, daß sein Flugzeug oder Fluggerät auch die notwendige Zulassung hat. Vor allem aber sind sie die Hüter der Ordnung, die überhaupt erst die Durchführung eines geregelten Luftverkehrs auf den großen Flughäfen ermöglicht. Was gäbe es zum Beispiel für ein Durcheinander, wenn die vier oder fünf großen Verkehrsflugzeuge, die flugplanmäßig die gleiche Startzeit haben, einfach so starten würden,

Auf dem Kommandoturm des Weltflughafens Berlin-Tempelhof. Von hier aus haben die Beamten der Reichsluftaufsicht einen unbehinderten Rundblick auf den gesamten Flugbetrieb

Zu den Pflichten der Reichsluftaufsicht gehört auch die sorgfältige Prüfung der Flugzeuge. Selbstverständlich darf keine Maschine starten, die nicht in völlig einwandfreiem Zustand ist

Diese Luftaufsicht!

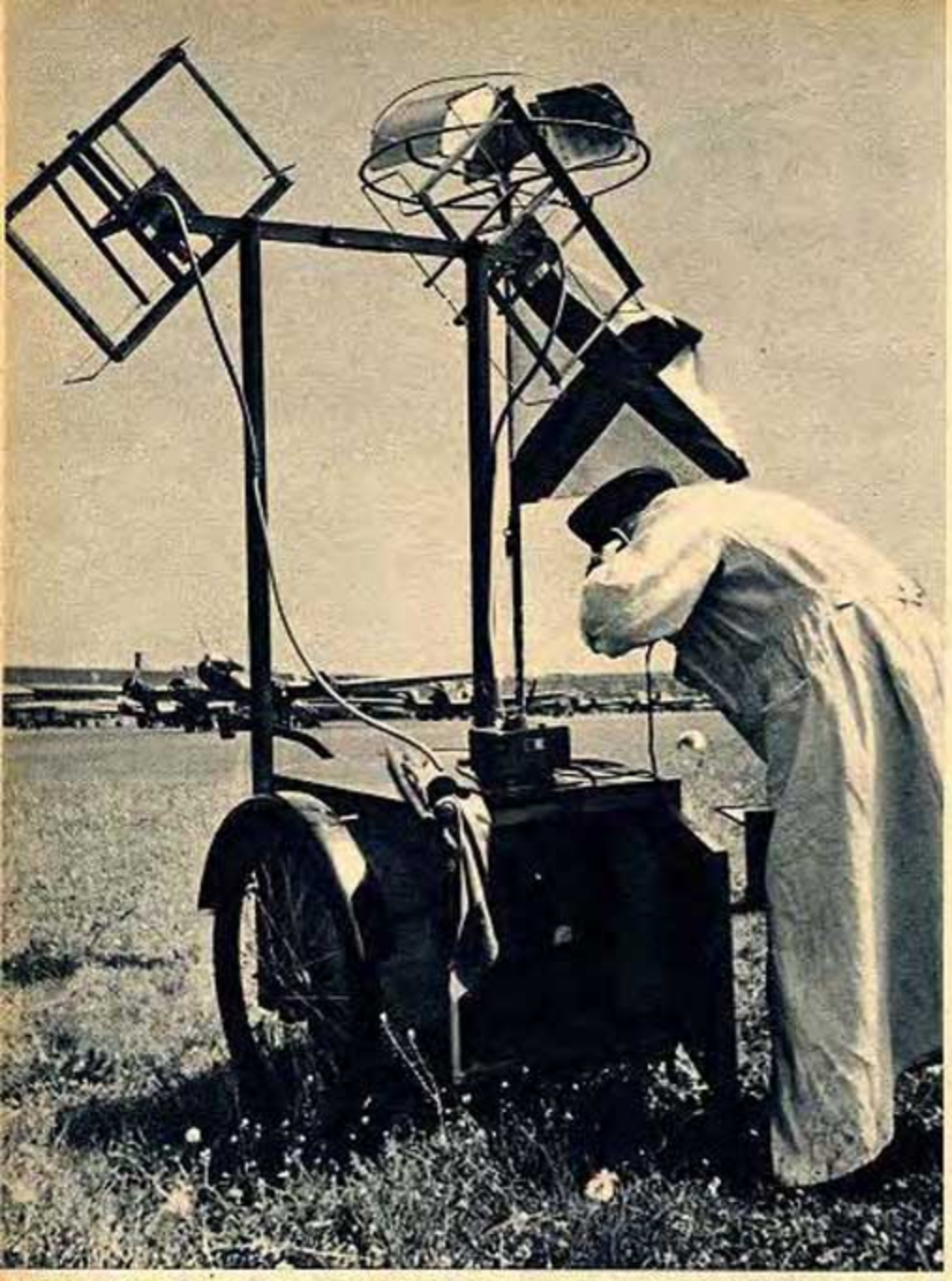
Von den Verkehrspolizisten des Luftraums

Sonderaufnahmen für den Adler
von Dr. Wolf Strache

Oben: Dieser hohe Turm, der wie ein Riesen-Thermometer aussieht, ist der weithin sichtbare Windgeschwindigkeits-Anzeiger

Rechts: Der Beamte mit der altväterlich anmutenden Pistole gibt einem zur Landung anschwebenden Flugzeug mit Leuchtkugeln Landeverbot, da erst eine andere Maschine ausrollen muß

Links: Ein Groß-Flugzeug vom Baumuster Fw 200 „Condor" der Deutschen Lufthansa unmittelbar vor dem Start. Die rot umrandete weiße Flagge ist im deutschen Luftverkehr das Zeichen für die Freigabe des Starts



Ein schnell bewegliches Funkfernsprech-Gerät, mit dem der Beamte der Startaufsicht sich jederzeit mit dem Kommandoturm, dem Hauptquartier des Flughafenbetriebes, in Verbindung setzen kann. Dieses Gerät ist fahrbar, weil sich je nach Windrichtung oft mehrmals am Tage der Startplatz ändert

Vor jedem Start hat sich der Flugzeugführer nicht nur über die Wetterverhältnisse zu vergewissern, er muß auch genau die Sperrgebiete in seinem Flugbereich kennen. Die Karte der Luftaufsicht ist ihm ein zuverlässiger Ratgeber

wie es gerade dem einen oder anderen Flugzeugführer paßt? Und welche Gefahren ergäben sich, wenn Sport- und Übungsflugzeuge auf eigene Faust einfach vor den landenden und einschwebenden, nicht so beweglichen größeren Flugzeugen starten würden?

Wer einmal den Flugbetrieb in Berlin-Tempelhof oder auf einem der anderen großen deutschen Flughäfen erlebt hat, wer einmal die Hunderte von startenden und landenden Maschinen aller Art beobachtet und vielleicht im Stillen die reibungslose Abwicklung bewundert hat, hat sich bestimmt schon Gedanken über diese mustergültige Ordnung des Luftverkehrs gemacht. Eine einfache Überlegung nur: mit dem Auto fahren wir in der Stadt 30 bis 60 km in der Stunde, die Flugzeuge haben aber selbst bei der Landung noch die doppelte Geschwindigkeit, in der Luft aber sogar über 300 km in der Stunde! Wieviel schneller und sorgfältiger muß dabei über und auf dem Flughafen der Verkehr geregelt werden! Der Dienst auf dem Rollfeld unserer großen Verkehrsflughäfen ist nur ein Teil der Aufgaben des Reichsluft-Aufsicht-Dienstes, in dem die gesamte frühere Luftpolizei zusammengefaßt ist. Ein großer Teil seiner Arbeit spielt sich — unsichtbar dem großen Publikum — in den Abfertigungsräumen ab. Die laufende Kontrolle der Bordbücher und damit die Überwachung des Luftraums, die besonders wichtig ist, wenn die Schlechtwettervorschriften in Kraft treten — das heißt, daß kein Flugzeug ohne funkentelegraphisches Gerät starten oder weiterfliegen darf — erfordert genau so viel Sorgfalt wie die Beratung der Flugzeugführer, der inländischen wie der ausländischen Sportflieger über die verschiedenen Sperrgebiete und Gefahrenbezirke. Hier erweist sich der Angehörige des Reichsluftaufsichtsdienstes im besonderen Maße als Freund des Fliegers, indem er ihm nicht nur sagt, was verboten ist, sondern ihm gern praktische Vorschläge für die Durchführung des geplanten Fluges macht.

Manche Kameradschaft hat sich zwischen den Männern des Reichsluftaufsichtsdienstes und den Fliegern — ob mit oder ohne Motor — gebildet. Wie oft erlebt man es, daß sich Kameraden aus dem Segelfluglager oder von irgendeiner Motorflugschule wiedertreffen, der eine in Fliegerkombination, der andere in der Uniform des RLAD, denn das ist das Wertvolle des Reichsluftaufsichtsdienstes: viele Männer sind selbst Flugzeugführer. Zum mindesten aber beherrschen sie fast alle Gebiete der Fliegerei, kennen die in- und ausländischen Flugzeugtypen und wissen auch, wenn es nottut, selbst Hand anzulegen. Bei Wettbewerbsflügen und bei den großen Luftfahrtveranstaltungen, auf Sportflugplätzen und auf dem Gelände der deutschen Segelflugschulen, immer wieder begegnen wir den Männern in der Fliegeruniform mit den grünen Kragenspiegeln, wenn sie ordnend in den Flugbetrieb eingreifen. Wir verzeihen es ihnen nur zu gerne, wenn sie allzu Neugierige vom Rollfeld oder von Gefahrenbezirken fernhalten, damit die Sicherheit des Flugbetriebes nicht beeinträchtigt wird. Denn je störungsfreier der gesamte Luftverkehr und Flugbetrieb in Deutschland durchgeführt wird, um so mehr ist der Sache der deutschen Fliegerei gedient.

Fritz Stern

Von der Brücke des Kommandoturms beobachten die Beamten der Reichsluftaufsicht die Bewegungen der zur Landung hereinschwebenden und der sich zum Start begebenden Flugzeuge. Noch ist der Start nicht frei. Ein Druck auf den Knopf, das rote Blinklicht leuchtet auf, und der Beamte draußen am Startplatz muß so lange mit dem Flaggenzeichen zur Freigabe warten, bis ihm vom Kommandoturm durch grünes Lichtzeichen der entsprechende Befehl erteilt worden ist

Erste Luftmacht in Fernost

Aufbau und Gliederung der japanischen Wehrmacht

Tanks und Flieger beim Angriff auf die chinesischen Stellungen. Mit einer vollendeten Beherrschung der modernsten Kampfmittel verbindet der japanische Soldat den ungebrochenen Kriegergeist seiner Vorfahren
Aufn. Mauritius (Nacon)

Seit Jahrzehnten schon ist die Geschichte Japans von dem Druck der in raschem Tempo zunehmenden Bevölkerung auf die zu engen Grenzen des Reichs bestimmt. Hier liegen die Wurzeln sowohl für den machtpolitischen Ausdehnungsdrang wie für die Notwendigkeit, einer nach allen Fronten wachen Außenpolitik die wirksame militärische Waffe zur Verfügung zu stellen. Japan hat schon früh auf die Ausbildung eines straffen und jederzeit einsatzbereiten Soldatentums Wert gelegt und in der Neuzeit bei diesem Bestreben den Anschluß an seine alten Überlieferungen finden können, in denen der Kriegergeist stets eine große Rolle gespielt hat. Japan wurde zum modernen Militärstaat.

Heute hat Japan ein Heer in Friedensstärke von 300000 Mann. Oberbefehlshaber der Armee ist der Kaiser. Die Armee ist in 17 Infanterie-Divisionen und eine verstärkte Infanterie-Brigade gegliedert. Ein Teil der Divisionen ist in Mandschukuo stationiert und in der Kwantungarmee vereinigt. Das Oberkommando der Kwantungarmee hat seinen Sitz in Hsinking. Der Generalstab der Armee gliedert sich in 4 Abteilungen. Die Gesamtstärke des Kriegsheeres wird sich auf etwa 1,2 Millionen Mann belaufen, die sich in aktive Divisionen, Reservedivisionen, Landwehrbrigaden, Ersatztruppenteile und Landsturm unterteilen. Eine Infanteriedivision setzt sich aus 2 Infanteriebrigaden zu je 2 Regimentern zusammen. Außerdem sind jeder Division Kavallerie und Artillerie, Panzer- und Nachrichtenverbände sowie Pioniere,

Die japanische Luftwaffe gehört zu den schlagkräftigsten der Welt. Flugschüler werden an Hand eines Seeflugzeugmodells in die Grundfragen der Luftnavigation eingeweiht
Aufn. Scherl

Japans Marineflieger, die für das machtvolle Inselreich im Fernen Osten von größter Bedeutung sind, werden besonders gründlich geschult. Erst im letzten der 4¼ Jahre Dienstzeit beginnt die praktische Ausbildung im Flugzeug
Aufn. Scherl

Dieses Abwehrgeschütz und das Horchgerät in seiner charakteristischen japanischen Form sind das Geschenk von Mädchen einer höheren Schule in Tokio an die japanische Armee, ein Beweis für den starken Opferwillen, der in allen Kreisen der Bevölkerung lebt Aufnahme Scherl

Bei Landung und Start gibt der Fluglehrer den Piloten funkentelegraphisch genaue Anweisungen, damit keine Zusammenstöße vorkommen können
Aufn. Werner Cohnitz

Unten: Das Geschwader macht sich fertig, um dem angekündigten Gegner den Weg zu versperren. Was hier oft geübtes friedliches Manöver ist, sollte sich noch in zahlreichen Kämpfen gegen die chinesischen Truppen bewähren Aufn. Scherl

Sanitäts- und Gastruppen unterstellt. — Ein Infanterie-Regiment gliedert sich in 3 Bataillone zu je 3 Kompanien, 1 Infanterie-Geschütz-Kompanie, 1 Panzerabwehr-Kompanie und 1 Nachrichtenkompanie.

Eine Kavallerie-Brigade umfaßt 2 Regimenter, 1 schwere Maschinengewehrabteilung, Artillerie, Kampfwagen und Nachrichtenverbände.

Die schwere Artillerie besteht aus Haubitz-Regimentern.

Die Verteidigung sieht 2 besondere Zonen vor: für Japan und Mandschukuo; die Luftverteidigung der 4 Inseln umfaßt 3 Zonen: West (auf Kyushu), Mitte (Osaka) und Ost (Tokio). Mandschukuo ist in besondere Bezirke eingeteilt.

Die japanische Marine setzt sich zusammen aus 9 Schlachtschiffen, 18 schweren Kreuzern, 25 leichten Kreuzern, 114 Zerstörern, 8 Unterseekreuzern, 65 Unterseebooten, einer größeren Anzahl von Minenlegern, Minensuchern, Torpedobooten, Unterseebootjägern, Kanonenbooten, Tankschiffen, Transportschiffen, 7 Flugzeugträgern und 5 Flugzeugmutterschiffen.

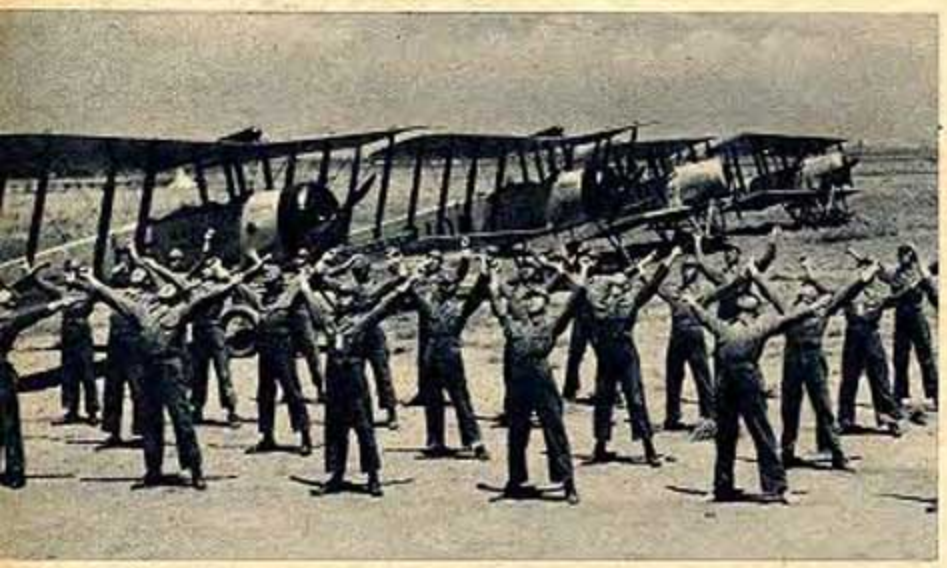
Die Fliegertruppe ist zum Teil Bestandteil des Heeres, zum Teil der Marine. Die Heeresluftstreitkräfte sind dem Kriegsministerium, die Marineluftstreitkräfte dem Marineministerium unterstellt. Die Heeresfliegertruppe ist eine selbständige Waffengattung innerhalb des Heeres und untersteht dem Kaiser unmittelbar. Die Marineluftstreitkräfte unterliegen dem Befehl des Marineministeriums. Die Heeresfliegertruppe gliedert sich in 3 operative Fliegerkorps und einige selbständige Regimenter. Das 1. Korps setzt sich aus je 1 Regiment Jagd-, Aufklärungs- und Kampfflugzeuge zusammen; das 2. und 3. Korps besitzen je 2 gemischte Fliegerregimenter zu je 2 bis 5 Staffeln. Den Heeresdivisionen in der Mandschurei sind 6 Fliegerregimenter zugeteilt. 6 Fliegerschulen sorgen für Ausbildung des fliegenden Personals.

Japanische Kampfflieger beim Kartenstudium vor dem Aufstieg zum Bombardement Nankings. Besonde den kühnen Bombenflügen der japanischen Luftwaffe ist mancher entscheidende Sieg über die chinesische Truppen zu verdanken

Aufn.

Links: Die japanischen Flugzeugführer tragen ihren Namen und die Geschwaderbezeichnung auf dem Rücken ihrer Schwimmweste
Aufn. Mauritius (Natofi)

Rechts: Ein fröhlicher Kampf in der Dienstpause, während die Kameraden die Seeflugzeuge an Land holen Aufn. Scherl



Links: Nippons angehende Flieger bei Freiübungen auf einem Flugplatz in der Nähe von Tokio. Auf eine möglichst umfassende Körperschulung wird in der japanischen Luftwaffe großer Wert gelegt Aufn. AP

Die Marineflieger wurden schon bei Errichtung der japanischen Luftwaffe im Jahre 1912 von den Heeresfliegern streng getrennt. Die Ausbildung der Flieger erfolgte damals unter Anleitung verschiedener europäischer Staaten. Ausbau und Einsatz der Marinefliegerverbände geschieht nach den Richtlinien des Admiralstabes. Ein dem Marineminister unterstelltes „Luftamt" bearbeitet die flugtechnische Entwicklung und die Personalangelegenheiten. Die Marinefliegerverbände gliedern sich in an Bord befindliche Flugzeuge und in Flugzeuge der Küstenfliegerabteilungen. Zur Zeit sind etwa 17 Küstenfliegerverbände aufgestellt, die Zahl der auf Flugzeugträgern und Kriegsschiffen befindlichen Flugzeuge beträgt etwa 250 bis 300. Eine große Anzahl von Flugplätzen für Wasser- und Landflugzeuge an der Küste der 4 Hauptinseln und den kleineren Inseln erleichtert den Einsatz der Küstenflieger. Der Flugzeugbestand beträgt etwa 2600 Heeres- und Marineflugzeuge, einschließlich der Schulflugzeuge. Der Personalbestand kann für die Heeres- und Marinefliegertruppe zusammen auf etwa 38000 Mann geschätzt werden. Die Ausrüstung besteht zum größten Teil aus Nachbauten deutscher, amerikanischer und englischer Flugzeugmuster, die im wesentlichen nicht als vollkommen neuzeitlich angesprochen werden können. Die Erfahrungen aus den Kämpfen in China haben zum Ankauf europäischer neuzeitlicher Baumuster, besonders in Deutschland und Italien, geführt.

Die Luftrüstungsindustrie umfaßt heute 15 Werke, von denen jedoch der größte Teil nur Flugzeugzubehör herstellt. Der Zellen- und Motorenbau beschränkt sich auf wenige Großbetriebe. — Das Gesamtkapital der japanischen Flugzeugbauindustrie beträgt etwa 50 Millionen Yen. Das größte Unternehmen mit 4 Werken wird vom Mitsubishi-Konzern kontrolliert. — Die technische Weiterentwicklung des Flugzeugbaues obliegt dem „Aeronautischen Forschungsinstitut der Universität Tokio".

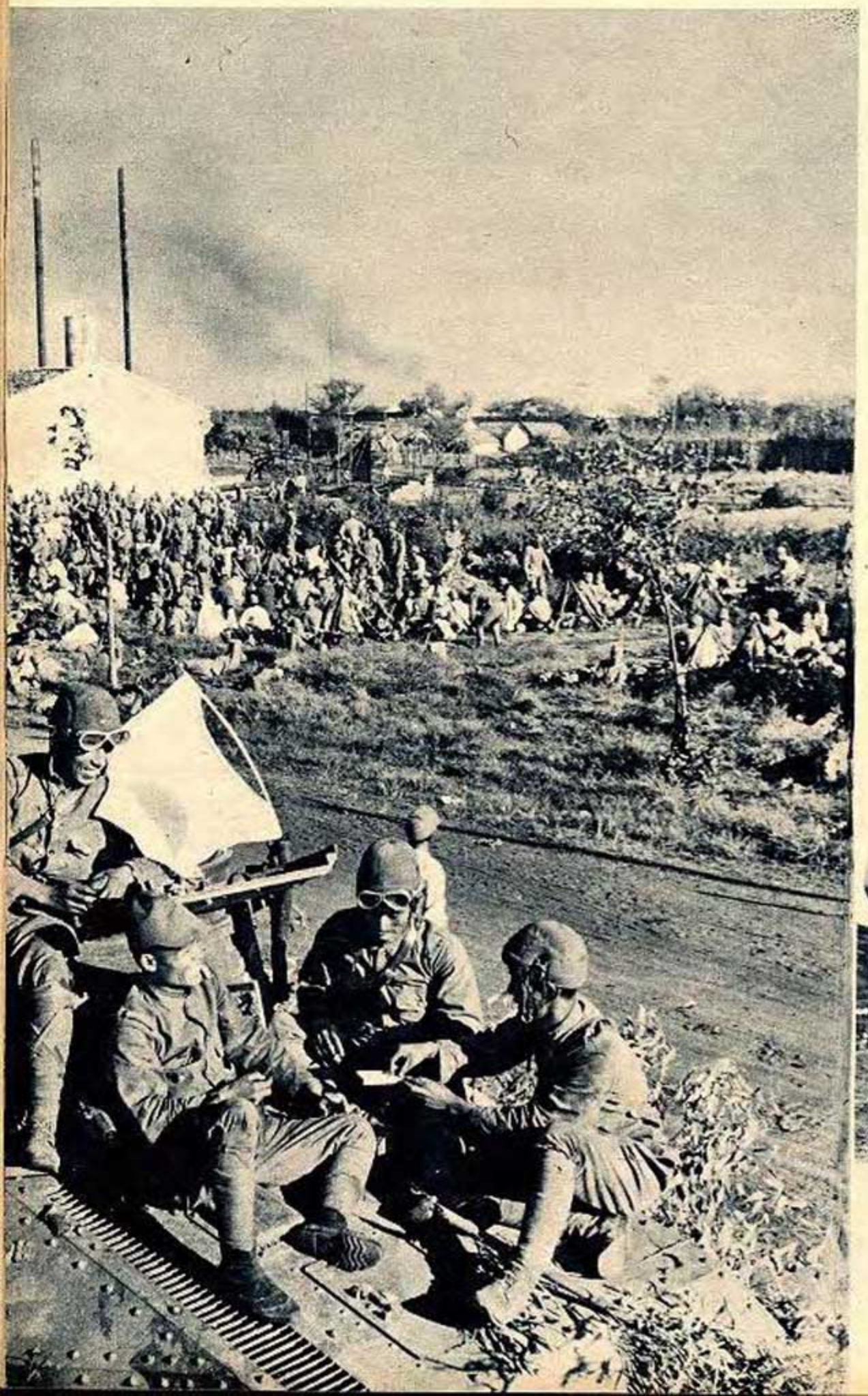
Auf diese Wehrmacht und seine rüstungswirtschaftlichen Hilfsquellen gestützt, trat Japan in eine neue Phase seiner geschichtlichen Entwicklung ein; es beschritt im Jahre 1937 mit dem Kampf in China den Weg zum beherrschenden Weltreich Asiens, zum Imperium des Fernen Ostens. LS

Links: Zum Start angetreten! Die Flieger eines im Manöver eingesetzten Geschwaders nehmen von ihrem Kommandeur die letzten Befehle entgegen
Aufn. Scherl

Japanische Marineflieger an einem Flak-Geschütz
Aufnahme Scherl

Rechts: Mit dem Fliegen allein ist es nicht getan! Japans Flieger müssen auch technisch auf der Höhe sein; wir sehen sie hier während einer Unterrichtsstunde beim Ausbessern eines Flügels Aufn. Weltbild

Die Kämpfe in



Von Major L. Schüttel,

Bereits im Weltkriege hatte Japan versucht, die Vorherrschaft in China zu erringen. Japan forderte im Jahre 1915 von China die Annahme der „21 Punkte", die Nippons wirtschaftlichen Einfluß im Reich der Mitte außerordentlich verstärkt haben würden. Die angelsächsischen Mächte, die den Verlust ihrer Machtpositionen und ihres Handels in China befürchteten, setzten sich den japanischen Absichten entgegen und bereiteten ihnen schließlich im Jahre 1922 in der Washingtoner Konferenz ein vorläufiges Ende. Damit hatte vor allem England wieder freies Spiel im gelben Erdteil. Als im Jahre 1931 Japan die Mandschurei besetzte, nahm es gleichzeitig auch seine vorübergehend stillgelegte Chinapolitik wieder auf. Die von den Japanern stets mit Nachdruck

Links: Die Spitze eines japanischen Regiments während des Vormarsches auf der Rast Aufn. Mauritius

Rechts: Aus den Kämpfen um Schanghai. Japanische MG-Schützen nehmen einen Vorort der Weltstadt unter Feuer Aufnahme Natori (Mauritius)

China

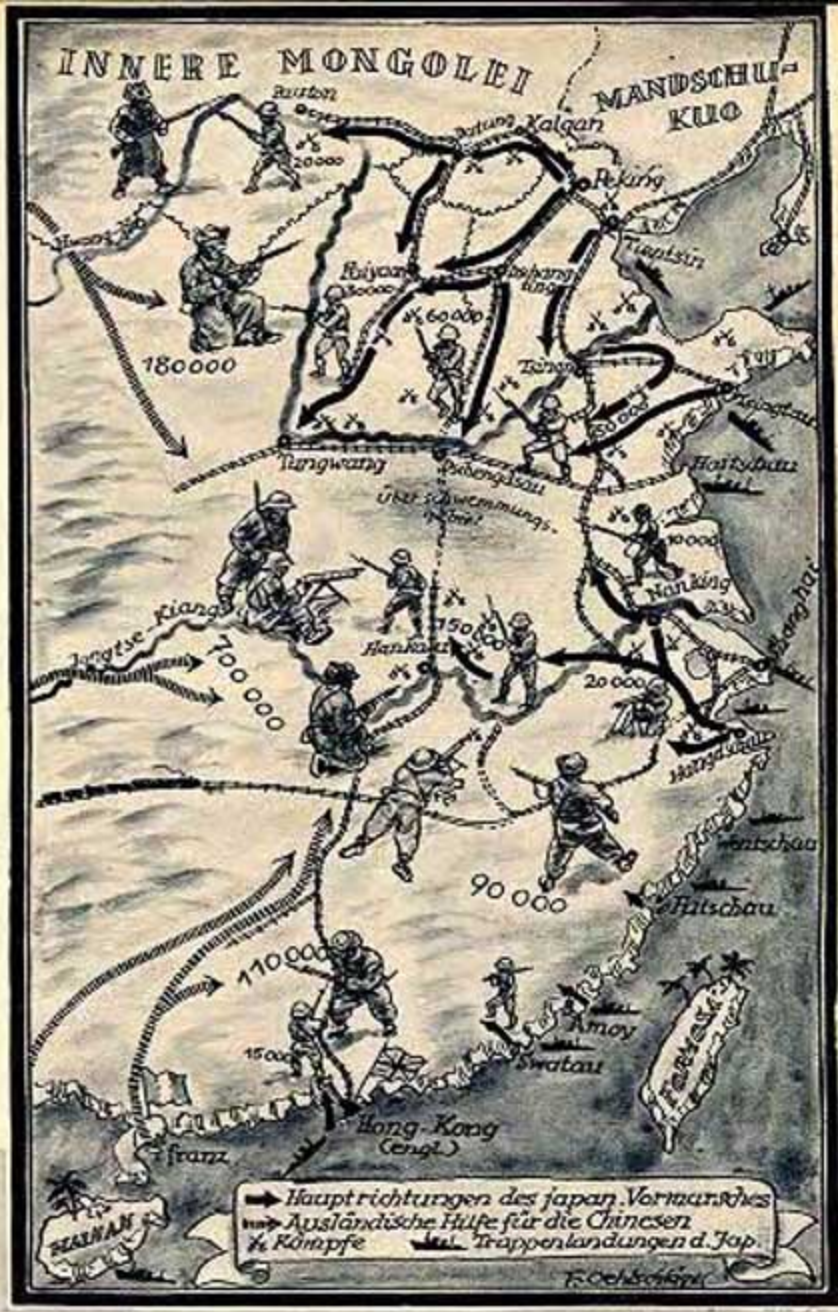
Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe

betonte Notwendigkeit, die unter Japans Schutzherrschaft stehende Mandschurei gegen China zu sichern, führte zur Besitznahme Jehols. Im Waffenstillstand von Tangku, der die japanisch-chinesischen Kämpfe im Gebiet von Hopei abschloß, wurde eine entmilitarisierte Zone, 25 km nordwärts der Linie Peiping—Tientsin, festgesetzt. Erneut aufflebende Kämpfe gaben Japan dann Anlaß zu einer Teilung Hopeis, dessen Ostraum mit dem reichen Kohlengebiet von Kaiping damit zu japanischem Einflußgebiet wurde. Diese „Regelung" wie auch das Zugeständnis der Nankinger Regierung, Japan in China eine Sonderstellung einzuräumen, die japanfeindliche Agitation zu unterdrücken und gegen den Kommunismus gemeinsam mit Japan vorzugehen, bargen so zahlreichen Zündstoff zu neuen Konflikten, daß mit einem Anlaß zu neuen Verwicklungen jederzeit zu rechnen war.

Der Ausbruch erfolgte schneller, als beide Parteien ihn erwartet hatten.

In der Nacht vom 7. auf den 8. Juli 1937 stießen japanische Besatzungstruppen von Hopei mit Teilen der 29. chinesischen Armee in Wangping zusammen. Schließlich verhandelte man, dann aber fielen Schüsse, und da auch auf japanischer Seite Blut geflossen war, setzten japanische Gegenmaßregeln ein. Am 19. und 20. Juli richtete die japanische Artillerie ein einstündiges „Straffeuer" gegen Wangping. Die Nanking-

Karten Oehlschlägel



regierung sagte nun den Japanern die Räumung von Peking und Wangping zu. Eine friedliche Regelung schien wieder wahrscheinlich.

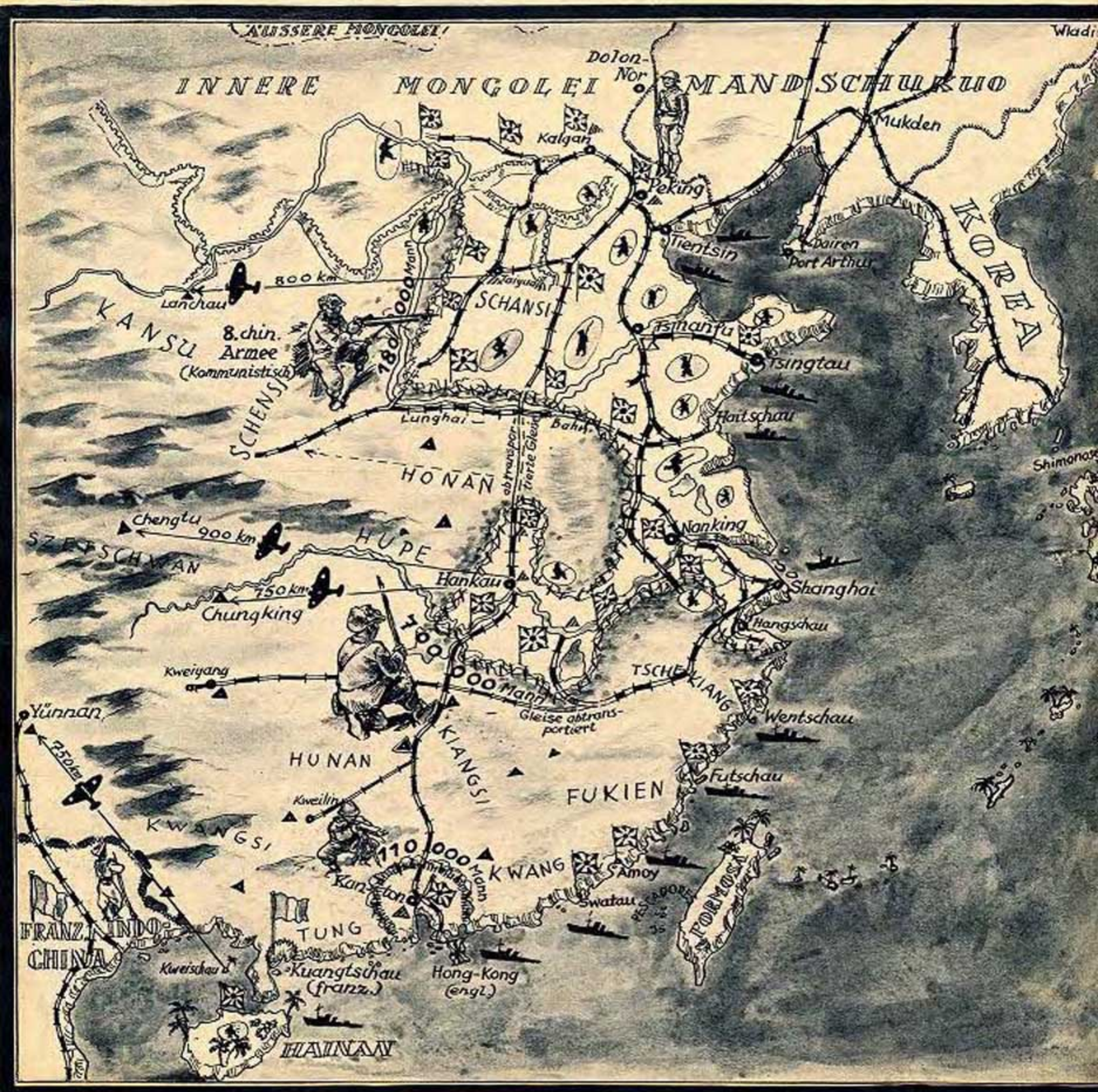
Inzwischen hatten aber sowohl Chinesen als auch Japaner Verstärkungen herangezogen. Die Chinesen waren zwar mit 120 000 Mann zahlenmäßig überlegen, doch hatten die Japaner die Überlegenheit zur See, die sich bei der ganzen Fortdauer des Krieges entscheidend geltend machte. Sie erschienen mit Kriegsschiffen im Golf von Tschili, vor Schanghai, Amoy und Swatow und unterbanden wichtige Zufuhrlinien der Chinesen.

Trotz der noch bestehenden Möglichkeit einer friedlichen Beilegung des Konfliktes kam dann der Krieg doch „wie von selbst" in Gang. Japanische Flieger zerstörten in Verbindung mit Erdkämpfen chinesische Kasernen bei Langfang; in der Nacht zum 27. Juli kam es dann zu Kämpfen vor den Toren Pekings und am Morgen des 27. Juli zu Kämpfen bei Tungtschau, an denen sich japanische Flieger mit Bomben- und Maschinengewehrangriffen beteiligten, wobei die Chinesen einen Verlust von vier- bis fünfhundert Mann erlitten.

Der Kampf, der sich nun entwickelte, wurde auf japanischer Seite von dem Gedanken getragen, Nordchina fest in die Hand zu bekommen und dem chinesischen Reich den Weg zu seinen Meeresküsten abzuschneiden.

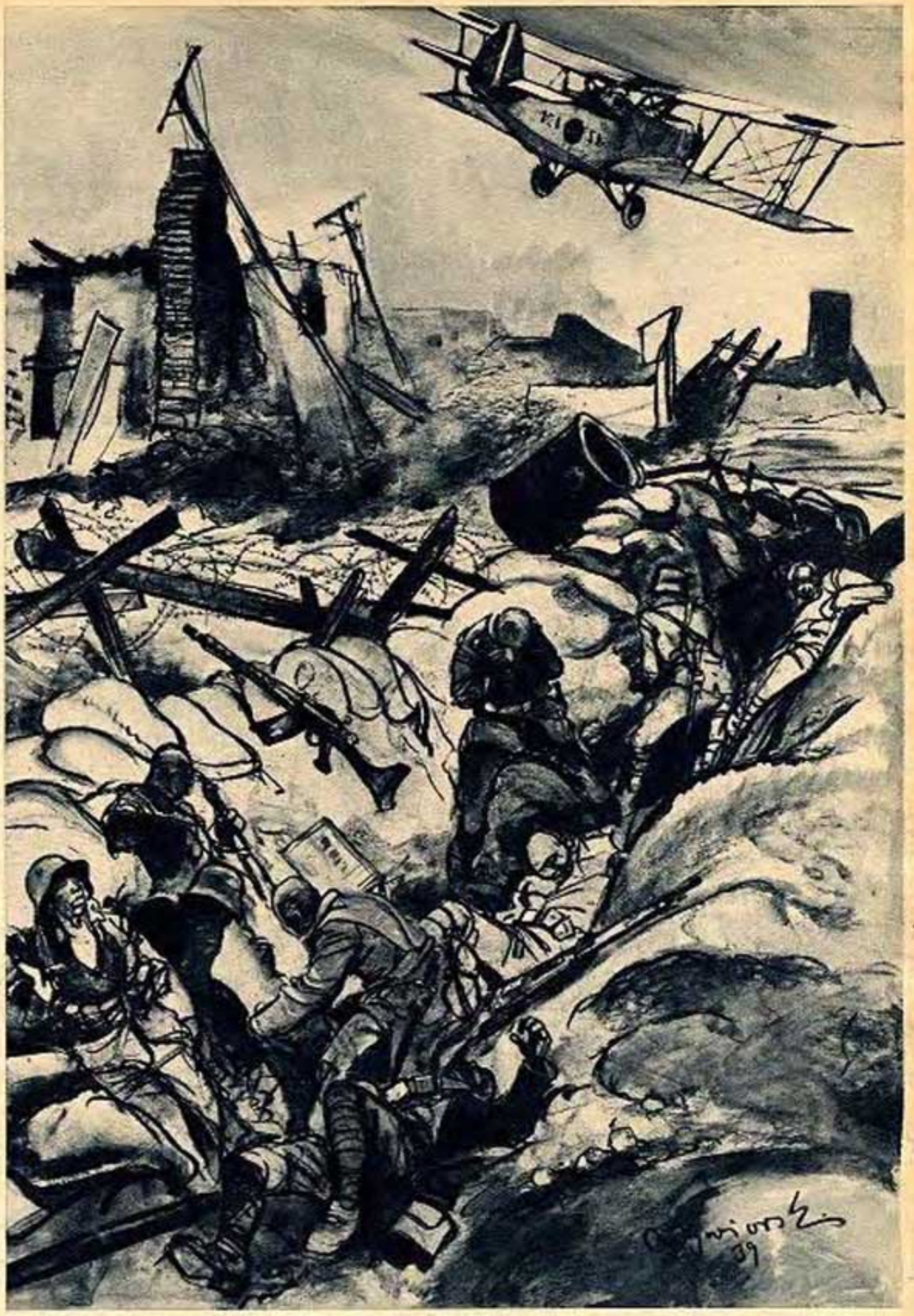
Die der Verwirklichung dieser Absichten dienenden Operationen des Heeres und der Marine werden durch die im Text beigefügten Zeichnungen verdeutlicht. Die Fliegertruppe hatte an diesen Operationen einen wichtigen Anteil. Der im Zusammenwirken mit Heer und Marine erfolgte Einsatz der japanischen Luftwaffe ging von dem Gesichtspunkt aus, alle erreichbaren militärisch oder wehrwirtschaftlich wichtigen Zentren und den Nachschub auf den wenigen zur Verfügung stehenden Verkehrswegen und Eisenbahnen, sowie von der Küste aus zu unterbinden. Darüber hinaus wurde der Luftwaffe des Heeres die Aufgabe gestellt, die kämpfenden Truppen durch Bomben- und Maschinengewehrangriffe auf feindliche Stellungen unmittelbar zu unterstützen.

Die Durchführung dieser den Fliegerverbänden zufallenden Aufgaben setzte jedoch die Ausschaltung der chinesischen Luftstreitkräfte voraus. Ihre Kampfkraft mußte durch Angriffe in der Luft, auf Flugplätze und Rüstungswerke erschüttert werden. Bei Eröffnung der Feindseligkeiten an der Schang-



haifront hatten die Japaner nur einige veraltete Seeflugzeuge mit unzureichenden Leistungen zu ihrer Verfügung, die der Flugzeugträger „Ryuzyo" und das 3. Hochseegeschwader als Bordflugzeuge mitführte. Bei Beginn der Kämpfe um Schanghai besaßen die Japaner noch keinen Landflugplatz; er wurde später durch Umwandlung eines Golfplatzes bei Jangtsepo geschaffen.

So unzulänglich demnach die Vorbereitungen für die Verwendung von Luftstreitkräften anfangs waren, so schnell und umsichtig wurden, als der Krieg unabwendbar war, die notwendigen Maßnahmen für einen wirksamen Einsatz der Luftwaffe getroffen. Der Flugzeugträger „Kaga" mit etwa 50 Flugzeugen an Bord wurde schleunigst nach der Bucht von Hangtschau beordert, wo er am 15. August morgens eintraf. Noch am gleichen Tage wurden verschiedene Städte im Innern Chinas, so



Überraschender Tiefangriff eines japanischen Fliegers auf die vorderste Linie der chinesischen Stellungen Zeichnung Wywiorsky

Nanking und Nanchang mehrmals angegriffen. Am 20. August trafen die japanischen Flugzeugmutterschiffe „Notoro" und „Chitose" vor der Mündung des Jangtseflusses ein. Später, gegen Mitte Oktober, kamen noch drei weitere Flugzeugträger hinzu, die sich mit der „Kaga" vereinigten.

Nur die Anlage von Flugzeugplätzen für die Heeresflieger bereitete Schwierigkeiten. Der Versuch, den Golfplatz bei Schanghai zum Flugplatz herzurichten, war gescheitert. Nun landeten die Japaner auf der Insel Tsung-ming in der Mündung des Jangtseflusses und richteten Reisfelder zu Flugplätzen her. Kaum gingen die Flugplatzanlagen ihrer Fertigstellung entgegen, als die Japaner aus dem fernen Mutterlande eine große Anzahl moderner zweimotoriger Kampfflugzeuge und schnelle Jagdflugzeuge in das weltabgelegene Kampfgebiet herüberschafften.

Die japanischen Flieger konnten nunmehr den chinesischen wirksam begegnen, die bisher mit ihren schnellen und wendigen Jagdflugzeugen, Fabrikaten aus Rußland, Amerika und England, den Japanern anfangs überlegen waren. Gegen Ende Oktober 1937 hatten die Japaner als Flugbasen 4 Flugplätze für Heeresflieger, 5 Flugzeugträger und 2 Flugzeugmutterschiffe zur Verfügung.

Die 5 Flugzeugträger blieben im Jangtsefluß vor Anker liegen, während die beiden Mutterschiffe dauernd ihren Standort wechselten. Ihre Flugzeuge patrouillierten vor der chinesischen Küste von Schanghai bis Kanton, bombardierten die Küstenstädte, drangen bis zu 1000 km in das Innere Südwestchinas ein und hielten die Provinzen Kiangsi, Hunan, Kwangsi, Kwantung, Fukien und Kweitschou in Atem. In diesen Provinzen lagen die chinesischen Hauptflugplätze Nanchang, Changcha,

Häufig mußten die Japaner in heißen Straßenkämpfen die zäh verteidigten Stellungen der Chinesen schrittweise erobern. Unser Bild zeigt japanische Infanterie bei der Einnahme von Nantschang
Aufnahme Osaka Mainichi

Unten: Japanische Tanks gehen in der Provinz Kiangsu über eine Brücke vor, die eben erst von den sich zurückziehenden chinesischen Truppen geräumt worden ist
Aufnahme Scherl

Hengyang, Kanton und eine Reihe größerer Ausweichflugplätze. Um das südwestliche Küstengebiet Chinas auch von einer festen Flugbasis angreifen zu können, bauten die Japaner die Pescadores-Inseln in der Formosastraße weitgehend zum Flugstützpunkt aus. Selbst so weitgelegene Städte wie Nanking und Hankau wurden von hier aus angegriffen. Das für den chinesischen Widerstand lebenswichtige Verkehrsnetz Nanking—Peking, Kanton—Hankau—Peking und Changcha—Schanghai geriet durch die Verteilung der japanischen Luftstützpunkte auf die Nord-, West- und Südwestfront in eine Umklammerung, die dem chinesischen Nachschub schweren Schaden zufügte. Die Strecke Nanking—Schanghai, die vor dem Kriege in sechs Stunden zurückgelegt werden konnte, war schon zwei Monate nach Beginn der Kämpfe nur in mehrtägiger Fahrt zu bewältigen! Truppen und Munitionstransporte am Tage wurden zur Unmöglichkeit.

Aber nicht nur operativen Zielen galten die Angriffe der japanischen Flieger. Auch in engster Zusammenarbeit mit den Heerestruppen, als Schlachtflieger im Angriff und als „vertikale Artillerie" im Stellungs- und Bewegungskrieg leisteten die japanischen Heeresflieger den Erdtruppen wirksamste Hilfe. Der Einsatz der japanischen Flieger erfolgte zunächst einzeln oder in sehr kleinen Verbänden. Erst nachdem vermeidbare Verluste durch chinesische Jagdflieger eingetreten waren, gingen die Japaner zu Angriffen in stärkeren Verbänden über. Am 19. September 1937, also zwei Monate nach Kampfbeginn, waren an der Bombenunternehmung auf Nanking schon 45 Flugzeuge beteiligt, denen eine halbe Stunde später weitere 30 Flugzeuge folgten.

Am 23. September 1937 warf ein Verband von 94 Flugzeugen Bomben auf Nanking, am 20. September beteiligten sich 50 Flugzeuge beim Angriff auf Kanton. Diese Angriffsflüge waren aber keine einmalige oder außergewöhnliche Erscheinung. Die Marineflieger hatten allein bis zum Dezember 1937 13000 Flüge durchgeführt, davon 6000 Angriffsflüge auf Schanghai, 1200 auf Nanking, 500 auf Kanton und 900 auf die Eisenbahnlinien Kanton—Hongkong und Kanton—Kowloon.

Alle militärischen Erfolge der Japaner, sowie auch die Abschnürung von fremder Hilfe durch die Besetzung der Küsten haben jedoch während des nun zweijährigen Kampfes nicht vermocht, den Widerstandswillen des chinesischen Diktators Tschiangkaischek zu brechen. Die Angriffe der japanischen Luftwaffe richteten sich daher in den letzten Monaten besonders gegen das chinesische Hauptquartier in der Stadt Chungking. Allein im Mai dieses Jahres wurden 6 Großangriffe auf Chungking durchgeführt.

Während der Angriffe auf die inneren Provinzen Chinas richteten die Marineflieger in den letzten Monaten den Hauptstoß ihrer Angriffe auf die wichtigen Hafenstädte Swatau, Amoy, Foochow und Ningpo. Auch gegen die regulären und irregulären chinesischen Truppen im gebirgigen Inneren der Insel Hainan wurden die Marineflieger mehrfach eingesetzt. In zäher Ausdauer sind sie den vielfältigen Aufgaben, die der Kampf im Küstengebiet stellt, gerecht geworden.

Der Kampf in China ist heute zu einem gewissen Abschluß gelangt. Nordchina ist fest in Japans Hand, um die chinesischen Küsten ist ein eiserner Ring gelegt. Vom Ausland abgeschnitten, wird China — wenn nicht das ihm befreundete Sowjetrußland durch Angriffe auf die Mandschurei Entlastung bringt — vielleicht doch gezwungen sein, die Forderung Tokios anzunehmen, sich seiner Vorherrschaft im Fernen Osten zu unterwerfen.

Wenn das japanisch-mandschurisch-koreanisch-chinesische Weltreich des Ostens, der Sechshundertmillionenblock der gelben Rasse Wirklichkeit werden sollte, wird die Ehre, dieses von noch nicht abzusehenden weltpolitischen Folgen begleitete geschichtliche Ereignis herbeigeführt zu haben, mit in erster Linie den Fliegern Japans zuteil werden.

Japanische Jugendorganisationen mit ihren Fahnen, langen Bändern, die den Namen der Gruppe tragen und dazu einen Leitspruch wie „Dien der Nation!". Die Kampfentschlossenheit hat das gesamte Volk ergriffen, vor allem natürlich die heranwachsende Jugend, die in den letzten Jahren immer wieder überzeugende Beweise ihres Opfermuts und ihrer Einsatzbereitschaft gegeben hat

Aufnahme Natori (Mauritius)

Nippons Weg zur Weltmacht

Von Gotthart Meyer

Es liegt nur ein Menschenalter zurück, da wurde Japan von England gezwungen, zwei Millionen Mark Sühnegeld zu zahlen, weil ein junger britischer Kaufmann, der einem japanischen Fürsten nicht in der vorgeschriebenen Weise auswich, von den Straßenpassanten angegriffen worden war. Heute müssen sich britische Kaufleute in China unter den Bajonetten japanischer Soldaten eine hochnotpeinliche Durchsuchung gefallen lassen, wenn sie die Grenzen ihrer Niederlassungen überschreiten wollen. Es ist noch keine hundert Jahre her, es war im Juli des Jahres 1853, da erschienen vier amerikanische Kriegsschiffe in der Bai von Tokio, und ihr Kommodore Perry präsentierte unter der Drohung der Geschütze die Forderung der USA auf Öffnung des Landes, damit der Yankee Handel mit ihm treiben könne. Fast zweieinhalb Jahrhunderte hatte das Land der aufgehenden Sonne vor den Küsten Asiens verschlossen dagelegen wie eine Muschel, die ihre Schalen aufeinanderpreßt. Der Dollar-Imperialismus hat diese Muschel aufgesprengt. Heute unterhält Nordamerika gegen Japan eine riesige Flottenbarriere, von den Aleuten im Norden über Hawai bis an den Panama-Kanal, und ist dabei, die Philippinen, diese südostasiatische Sperre gegen Nippon, in absehbarer Zeit abzustoßen, wie man eine Filiale abstößt, die nur mehr ein Risiko ist... Und noch ein Bild. In Südjapan war es, vor langer Zeit. Dort gab es im Inselbogen Hachijo eine Trennung der Geschlechter, man legte das Meer zwischen Mann und Frau. Im inneren Bezirk der Inselflur wohnten die Frauen, auf den äußeren Eilanden die Männer. Nur wenn die Monsunwinde günstig waren, konnten die Gatten zusammenkommen. Gewollte Geburtenbeschränkung, die es in den Inselwelten des Pazifik in vielerlei Form immer gegeben hat, weil die Nahrung nicht reicht. Heute hat Japan einen jährlichen Bevölkerungsüberschuß von fast einer Million Menschen, und das vulkanische Inselreich, diese rohstoffarme Gipfelwelt versunkener Gebirge, scheint zu dröhnen von entfesselten menschlichen Energien.

Es ist eine einmalige, eine außerordentliche Entwicklung, die in Ostasien vor sich ging. Unsere Väter haben noch von den Anfängen gehört, wir aber stehen schon mitten drin in der Tatsache, daß der größte Kontinent und das größte Meer der Welt ein neues Gesicht und eine völlig veränderte Struktur erhalten durch die Kraft eines Volkes, das wir freilich nur schwer verstehen können, und von dem wir auch immer noch zu wenig wissen.

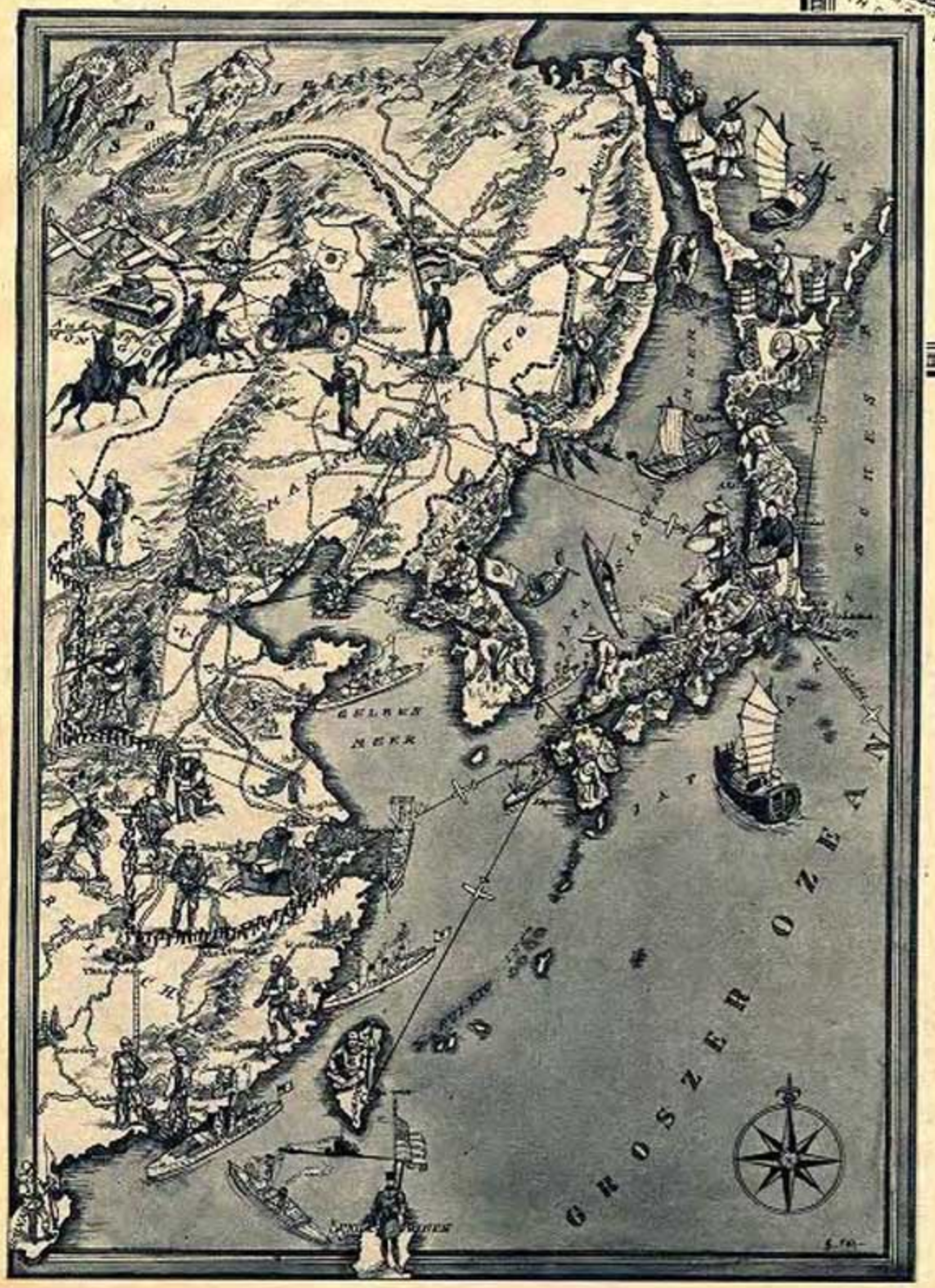
Riesig ist der Raum des Pazifik, sechzehneinhalbmal größer als Europa. Riesig ist der asiatische Kontinent, bewohnt von einer Milliarde Bauern. Winzig dagegen wirkt der japanische Reichskern der vier Stamminseln Hokkaido, Hondo, Shikoku und Kiushiu, die sich mit den Ketten der Kurilen am eisigen Kamtschatka im Norden und mit den Liu-Kiu-Inseln an Formosa und dem südwestlichen China verankert zu haben scheinen. Wie eine erstarrte Brandung

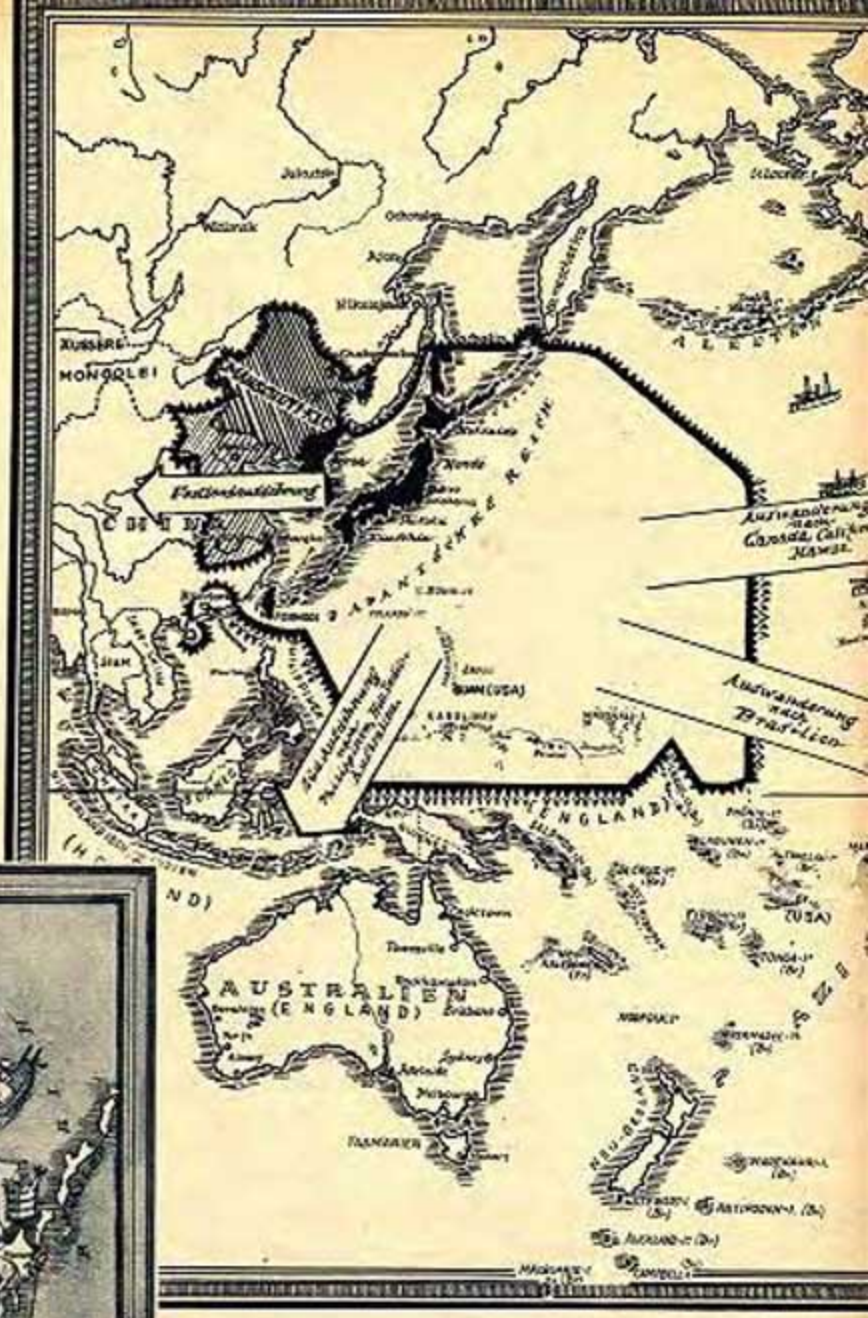
legen sich diese über 3200 Kilometer langgezerrten Inselbögen vor die Fernostküste, eine Brandung mit steinernen Wogen der Berge und Hügel, mit den Wellentälern der winzigen Ebenen und mit dem Rinnsal der Hunderttausende von Buchten.

Japan hat keinen geographischen Mittelpunkt. Es hat zerrissene Küsten und viele Landschaften, die wie die Waben eines Bienenstockes sind, aber ein natürliches Zentrum hat das Reich nicht. Die Menschen selbst oder die Götter mußten ein Richtmal aufrichten, nach dem sie alle sehen können, die Söhne des Reiches im Norden wie im Süden, auf dem Kontinent wie jenseits der großen Wasser, und dieses Richtmal ist der Tenno — Gott, Papst und Kaiser in einem.

Der 12. Februar ist Japans Reichsgründungstag. An diesem Tag im Jahre 660 vor der Zeitwende hat Jimmu Tenno das Reich errichtet. Er war der Enkel von Ninigi, und dieser war der Enkel der Sonnengöttin Amaterasu, die den göttlichen Sprößling ausschickte mit Spiegel, Schwert und Juwelen, damit er eine Herrschaft auf Erden aufrichte. Ungebrochen reicht seitdem die kaiserliche Geschlechterkette über 2600 Jahre hinweg in unsere Zeit. Legende? — Mythos? — Nein, lebendig wirkender Glaube und verpflichtende Sendung. Die japanische Mythologie ist heute noch immer das Fundament des völkischen und staatlichen Lebens. Unantastbar ruht die göttliche Gestalt des Tenno, des Kaisers, im Herzen des japanischen Volkes. Auf ihn, auf dieses letzte Prinzip, konnte Japan zurückgreifen, als es nach der Landöffnung in den furchtbaren Strudel der Auseinandersetzung mit der westlichen Welt geriet, wehrlos, zurückgeblieben, ahnungslos, untüchtig auf allen Gebieten des Daseinskampfes der weißen Welt.

Zeichnungen Skarbina





Damals, das war in den Jahren nach der Kanonenparade der Kriegsschiffe Perrys, zerfiel die feudale Machtstellung des Reichsmarschalls, des Shoguns, die bis dahin die politischen Geschicke des Landes geleitet hatte und dessen Posten das Objekt zahlloser Kämpfe zwischen den mächtigen Familien gewesen war. Das damalige japanische Staatsgefüge drohte zu zerbrechen unter dem Anprall der Welt, dem japanischen Volk schien das Schicksal Chinas zu drohen, das damals in die Fremdherrschaft zu gleiten begann, aber Japan besann sich auf die göttliche Dynastie, die kein anderes Volk der Erde besitzt. Der Shintoismus, Staatsdienst und Religion zugleich, gewann wieder öffentliche Gewalt. Man empfand wieder die Unsterblichkeit und Kraft der in Millionen Schreinen göttlich verehrten Ahnen. Die Japaner wurden durch den Angriff von außen auf ihr Inneres zurückgeworfen, der heroische Yamato-Geist, von dem schon die ältesten Schriften berichten, beflügelte die Erneuerung, und Japan beschritt die drei Wege: Shinto, den Weg der Götter, Kodo, den kaiserlichen Weg, und Bushido, den Weg der Ritter. Und alle drei Wege sind nur eine Straße, sie führte zu Macht und Größe!

Aber es war kein leichter Aufstieg! Stellen wir uns vor, Deutschland hätte sich seit 1600 mit einer in Wirklichkeit längst überholten Feudalverfassung völlig von der Umwelt abgekapselt, auf die Auswanderung die Todesstrafe gesetzt, den Bau von Schiffen für die große Fahrt verboten und wäre in dieser Verkapselung etwa von Napoleon dem Dritten unsanft aufgescheucht worden, ohne daß die Deutschen inzwischen viel von der Entwicklung der Technik, des Verkehrs, des Völkerrechts und der Weltpolitik erfahren hätten. So wurde Japan aufgebrochen und hatte sich zu wehren. Es zählte da-